

KLIPPING BERITA MEDIA MASSA

Rabu, 2 Januari 2019



**BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DAN PERUMAHAN RAKYAT**

KATA PENGANTAR

Klipping Media Massa adalah kumpulan guntingan berita yang kami sajikan secara rutin. Guntingan berita ini kami seleksi dari berita yang muncul di media cetak. Adapun tema berita yang kami pilih adalah berita yang berkaitan dengan organisasi dan substansi Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah dan yang berkaitan dengannya.

Kami berharap klipping ini bermanfaat untuk monitoring media BPIW.

Hormat kami

Tim penyusun

DAFTAR ISI

No	Media	Tanggal	News Title	Resume
1	Kompas (halaman 2)	Rabu, 2 Januari 2019	Trans Jawa, Sabuk Integrasi Potensi Daerah	Tol Trans Jawa memperlancar arus mudik balik dan distribusi ekonomi selama liburan. Tahun ini, rancangan tata lalu lintas dan distribusi ekonomi daerah perlu lebih dimatangkan.
2	Kompas (halaman 19)	Rabu, 2 Januari 2019	Belajar Menangani Bencana dari Jepang	Satu hal yang tidak boleh dilupakan dalam keberhasilan Jepang menangani bencana tsunami 2011 adalah adanya kerjasama antar berbagai pihak, termasuk kampus dan media massa.
3	Bisnis Indonesia (halaman 20)	Rabu, 2 Januari 2019	Pengawasan Berlapis Bukan Jaminan	Kementerian PUPR tengah mengkaji untuk memutuskan kontrak pekerjaan dengan penyedia jasa yang diduga terlibat kasus penyuapan.
4	Bisnis Indonesia (halaman 20)	Rabu, 2 Januari 2019	Berita Foto	Proyek Jalan Tol ruas Probolinggo-Banyuwangi dalam tahap konstruksi

Judul	Trans Jawa, Sabuk Integrasi Potensi Daerah	Tanggal	Rabu, 2 Januari 2019
Media	Kompas (halaman 2)		
Resume	Tol Trans Jawa memperlancar arus mudik balik dan distribusi ekonomi selama liburan. Tahun ini, rancangan tata lalu lintas dan distribusi ekonomi daerah perlu lebih dimatangkan.		



KOMPAS/PERGANATA INDIRA RIATMORO

Kendaraan melintasi Jalan Tol Trans-Jawa di ruas Salatiga-Kartasura di Desa Ngasem, Kecamatan Colomadu, Kabupaten Karanganyar, Jawa Tengah, Kamis (27/12/2018). Pemerintah daerah diharapkan dapat mengintegrasikan potensi ekonomi di daerahnya dengan Tol Trans-Jawa guna meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah.

Trans-Jawa, Sabuk Integrasi Potensi Daerah

Tol Trans-Jawa memperlancar arus mudik-balik dan distribusi ekonomi selama liburan. Tahun ini, rancangan tata lalu lintas dan distribusi ekonomi daerah perlu lebih dimatangkan.

Jalan Tol Trans-Jawa yang membentang sepanjang 1.150 kilometer dari Merak, Banten, hingga Banyuwangi, Jawa Timur, merupakan sabuk koneksi dan integrasi potensi daerah. Pada liburan Natal dan Tahun Baru ini, tol itu telah dimanfaatkan dari Merak-Grati, Pasuruan, Jawa Timur, sepanjang 933 kilometer.

Litbang *Kompas* mencatat, secara umum pembangunan Tol Trans-Jawa berdampak positif pada mudik Natal dan Tahun Baru 2016, 2017, dan 2018. Dalam tiga tahun terakhir itu, Jalan Tol Trans-Jawa menjadi arena uji kematangan tata lalu lintas dan pemerataan distribusi ekonomi di daerah.

Kebijakan penanganan arus mudik-balik di tol itu terus berubah sesuai kondisi pembangunan jalur setiap tahun. Pada Natal dan Tahun Baru periode 2016, pengendalian difokuskan pada Tol Cipali dan Brebes Exit. Pada 2017,antisipasi kemacetan

dilakukan di Tol Brebes, Tegal, Cikampek, dan Cipali.

Pada 2018, ruas tol yang dibuka semakin banyak. Pengendalian arus dilakukan di jalur utama, gerbang tol, pintu keluar tol, dan area peristirahatan. Manajemen arus dilakukan pula di tol fungsional dan titik-titik jalan yang menyempit akibat pembangunan infrastruktur, misalnya di ruas Tol Jakarta-Cikampek yang sedang ada pembangunan tol layang, jalur kereta api cepat Jakarta-Bandung, dan jalur kereta api ringan (LRT) Jabodetabek.

Upaya penanganan lalu lintas itu antara lain melarang truk beroperasi, menerapkan sistem satu arah dan lawan arus, dan menghentikan proyek sementara waktu. Elektronifikasi tol juga diterapkan untuk mengurangi penumpukan kendaraan di gerbang tol. Penggunaan uang elektronik itu menyebabkan transaksi kendaraan di gerbang tol berkurang dari 3-5 me-

nit menjadi 1 menit. Persoalan yang masih terjadi adalah kehabisan saldo uang elektronik.

Pada Natal dan Tahun Baru ini, kemacetan yang dialami pemudik tidak separah Natal dan Tahun Baru 2016 dan 2017. Waktu tempuh pemudik semakin cepat karena tujuh ruas tol dioperasikan meski beberapa masih berstatus fungsional. Dalam kondisi normal, waktu tempuh Jakarta-Surabaya rata-rata 10 jam, sebelumnya 15-18 jam.

Jumlah kecelakaan pada Natal dan Tahun Baru 2017 turun 23 persen dari 1.011 kasus menjadi 778 kasus. Pada periode itu, korban meninggal turun signifikan sebesar 44 persen.

Pengamat transportasi Dedy Herlambang mengatakan, peningkatan pelayanan, fasilitas, dan komunikasi perlu diperhatikan, apalagi guna menghadapi arus mudik-balik Lebaran mendatang. "Menjelang hari besar, operator tol wajib mengecek kelayakan jalan. Di

area peristirahatan, bengkel masih jarang ada, padahal penting untuk keselamatan pengendara," katanya. Informasi bagi para pengendara, lanjut Dedy, perlu diperhatikan, terutama informasi kemacetan.

Distribusi ekonomi

Di sektor ekonomi, tol dapat menggerakkan ekonomi daerah. Ketika meresmikan tujuh ruas Tol Trans-Jawa pada 20 Desember 2018, Presiden Joko Widodo menyatakan, Tol Trans-Jawa membuat arus mobilitasi orang dan barang lebih mudah, cepat, dan murah. Untuk itu, integrasi dengan kawasan industri, kawasan ekonomi khusus, dan obyek wisata menjadi penting. Tol juga bermanfaat bagi UMKM karena mempermudah penyediaan bahan baku dan pemasaran. Proses produksi juga semakin cepat.

Sejak Jalan Tol Cipali diresmikan pada 2015 dan Brebes Timur pada 2016, jalan nasional

pantai utara dan pantai selatan kurang diminati.

Litbang *Kompas* mencatat, setelah Tol Cipali beroperasi, dampaknya terasa di sejumlah daerah. Jumlah rumah dan warung makan di jalur pantura wilayah Kecamatan Losari, Brebes, Jateng, misalnya, turun dari 154 unit pada 2013 menjadi 111 unit pada 2016. Alokasi kawasan komersial di area peristirahatan tol bagi UMKM masih terbatas, yaitu 20-30 persen.

Direktur Eksekutif Institute for Development of Economics and Finance Enny Sri Hartati mengatakan, cetak biru pengembangan ekonomi diperlukan guna mengantisipasi beragam perubahan. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah harus visioner dan dinamis mengikuti perubahan yang ada. "Ini berguna untuk memberi arah pengembangan ekonomi daerah. Tampilkan daya tarik daerah yang dilalui tol," ujarnya. (ERN/ART/HEN/E07)

Judul	Belajar Menangani Bencana dari Jepang	Tanggal	Rabu, 2 Januari 2019
Media	Kompas (halaman 19)		
Resume	Satu hal yang tidak boleh dilupakan dalam keberhasilan Jepang menangani bencana tsunami 2011 adalah adanya kerjasama antar berbagai pihak, termasuk kampus dan media massa.		

Belajar Menangani Bencana dari Jepang

"Remember past, better tomorrow"

Demikian sepotong kalimat yang terpasang di salah satu lorong SD Arahama, Sendai, Prefektur Miyagi, pada Kamis (29/1/2018). Kalimat itu seakan menjadi konklusi dari perjalanan mempelajari penanganan bencana di Jepang dalam program Jenesys 2018, yaitu mengajak orang mengingat bencana yang telah lewat agar penanganannya lebih baik pada kemudian hari.

Dahlia Irawati

SD Arahama adalah sekolah yang menjadi titik pengungsian siswa, orangtua, dan masyarakat saat tsunami 2011 di daerah itu. Jarak SD Arahama dengan Samudra Pasifik hanya 700 meter. Saat tsunami setinggi 71 meter, Distrik Arahama merupakan salah satu wilayah di Sendai yang mengalami kerusakan parah.

Saat tsunami terjadi pukul 14.46 waktu setempat, dari 91 siswa SD Arahama, masih ada 71 orang yang berada di sekolah. Siswa yang belum pulang akhirnya dievakuasi ke rooftop bersama orangtua dan warga lain yang berlindung. Hari itu, total ada 320 orang diselamatkan dari atap SD Arahama. Di distrik itu setidaknya 190 warga menjadi korban.

Oleh karena sejak awal sekolah itu sudah bersip menghadapi bencana, di loker sekolah sudah tersedia selimut dan makanan/minuman kaleng. "Harusnya saja, saat itu jumlah selimut kurang sehingga gorden di ruang musik diturunkan dan dijadikan selimut bagi



© WFP/PAULUS IRAWATI

mereka yang berada di sini," kata Takayama Tomoyuki, pemandu di SD Arahama.

SD Arahama saat ini tidak lagi difungsikan sebagai sekolah, tetapi museum peringatan tragedi tsunami. Museum beroperasi pukul 14.00-16.00 dan terbuka untuk umum. Namun, sekolah itu masih tetap bisa berfungsi sebagai lokasi evakuasi. Setelah sedikit perbaikan, SD itu, menurut Takayama, bisa menampung 1.000 orang.

Di sana orang bisa melihat belas-bekas hantaman tsunami berupa bekas ketinggian air, beberapa kerusakan yang sengaja dibiarakan (glafon, bangunan, lilin-tiang), memeringatkan beberapa benda untuk kelengkapan evakuasi, foto-foto, diorama wilayah Arahama, dan terakhir akan diputar rekaman video detik-detik tsunami 2011.

"Saat tsunami melanda, sebenarnya pemerintah sudah

membangun tanggul di tepi pantai setinggi 5,6 meter. Namun, tanggul itu tidak mampu menahan tsunami. Pemerintah Kota Sendai beberapa tahun setelah tsunami akhirnya meninggikan tanggul (*sea wall*) hingga setinggi 7,2 meter," kata Takayama.

Ia menceritakan, sesuai disempus tsunami, Pemerintah Kota Sendai merelokasi warga yang tinggal kurang dari 3 kilometer dari bibir pantai. Mereka dipindahkan ke wilayah yang terletak lebih dari 3 km dari pantai (titik 3 km saat ini dihiasi dengan jalan tol).

Adapun di lokasi yang ditinggalkan kini dibangun hutan pinus yang diharapkan menjadi hutan perlindungan dari tsunami, dibangun semacam gunungan tanah sebagai lokasi evakuasi dan penahan gelombang tsunami, dan dibangun beberapa gedung tinggi untuk

Pemandangan SD Arahama, Sendai, Jepang, yang menjadi lokasi pengungsian saat tsunami 2011 terjadi di Jepang. SD Arahama saat ini menjadi museum mitigasi bencana di Jepang.

pengungsian.

"Sejak tsunami, wilayah 3 km dari pantai ditetapkan sebagai daerah berbahaya. Karena itu tidak boleh digunakan sebagai tempat tinggal," kata Takayama. Sebelum relokasi, setidaknya 2.200 warga tinggal di daerah rawan itu.

Relokasi dan pembangunan area rawan tsunami dilakukan sejak tiga tahun sesudah tsunami. Relokasi berjalan selama lebih kurang lima tahun. Pembiayaan ditanggung bersama oleh pemerintah kota dan pemerintah

pusat. Adapun lokasi relokasi massal, sebelum bencana terjadi, memang sudah dibeli pemerintah untuk rencana pengembangan *subway*.

"Saat hendak direlokasi, warga diberi pilihan. Mau tinggal di rumah saun yang disediakan pemerintah atau tinggal di tempat lain dengan membangun sendiri. Masyarakat punya uang karena tanah dan bangunan mereka yang rusak karena tsunami dibeli pemerintah," ujar Takayama yang juga merupakan warga terdampak relokasi itu.

Kerja sama

Satu hal yang tidak boleh dilupakan dalam keberhasilan Jepang menangani bencana tsunami 2011 adalah adanya kerja sama antar-berbagai pihak, termasuk kampus dan media massa. Kedua lembaga itu bersama-sama pemerintah men-

lakukan peran masing-masing dalam penanganan bencana.

Universitas Tohoku, sebuah kampus di Sendai yang memiliki pusat riset tentang bencana, menjadi bagian tidak terpisahkan dari sistem penanganan bencana di Jepang. Pusat riset itu bernama International Research Institute of Disaster Science (IRIDeS). Ada 70-80 peneliti dari berbagai bidang di sana. IRIDeS dibangun setahun setelah tsunami 2011.

Selain sosialisasi dan membangun pendidikan mitigasi bencana sejak dini, tugas utama IRIDeS juga ada tujuh bidang lain, mulai dari bidang kesehatan hingga teknik. "Misalnya, di bidang optik, kami membuat peta rawan bencana untuk peneliti dan tim teknis dalam melakukan langkah-langkah misalnya membangun bangunan tahan gempa," kata Shinsuke Okada, asisten profesre IRIDeS

Universitas Tohoku.

Ia menambahkan, "Ada juga bidang medis yang melakukan tugas sesuai bidangnya. Semua dilakukan dengan tidak tergesa, tetapi meyakini. Ini karena di Jepang sering terjadi bencana seperti tsunami sehingga penanganan atau langkah-langkahnya dilakukan dari berbagai sudut." Bagi Shinsuke, kampus memiliki peran penting dalam mitigasi bencana.

Associate Professor IRIDeS Universitas Tohoku Kei Yamashita mengatakan, kampus mempunyai peran aktif menghasilkan data riset yang dibutuhkan pemerintah, termasuk dalam kewaspadaan bencana. "Pemerintah harus menerima dan menindaklanjuti hasil penelitian itu demi kewaspadaan akan bencana," katanya.

Menurut Kei, hal terpenting bagi masyarakat ialah mendapat pendidikan pengurangan risiko bencana. Dengan demikian, masyarakat tidak akan takut saat mendapati fakta tentang potensi bencana yang disampaikan para peneliti.

Dalam kasus bencana di Sulawesi Tengah, Kei sempat urun pendapat bahwa yang terpenting pemulihan kehidupan masyarakat. Salah satu sarannya adalah segera menetapkan kawasan dengan zona tertentu sebagai tidak bisa dihuni.

"Yang perlu diperhatikan, potensi bencana di setiap kawasan berbeda sehingga tidak bisa disimpulkan tsunami bisa distasi dengan sekadar pemecah ombak, membuat tanggul, atau cara-cara teknis lain," kata Kei. Karena itu, ujarnya, perlu dibuat langkah-langkah penanganan bencana secara lebih terpadu dengan melihat kondisi setempat.

Judul	Pengawasan Berlapis Bukan Jaminan	Tanggal	Rabu, 2 Januari 2019
Media	Bisnis Indonesia (halaman 20)		
Resume	Kementerian PUPR tengah mengkaji untuk memutuskan kontrak pekerjaan dengan penyedia jasa yang diduga terlibat kasus penyuapan.		

► RASUAH PROYEK PUPR

Pengawasan Berlapis Bukan Jaminan!

Karena nila setitik, rusak susu sebelanga. Ungkapan lawas ini rasanya tepat untuk menggambarkan kondisi yang dihadapi Kementerian Pekerjaan Umum & Perumahan Rakyat. Akibat ulah segelintir oknum pejabatnya yang diduga berbuat rasuah, kinerja pembangunan infrastruktur tercoreng.

Rivki Maulana
rivki.maulana@bisnis.com

Sebagai garda terdepan pembangunan, kinerja Kementerian PUPR tak bisa dipandang remeh.

Salah satu prestasi yang mendapat perhatian luas adalah pembangunan jalan tol. Bersama segenap pemangku kepentingan, jalan tol Trans-Jawa dari Merak hingga Pasuruan sepanjang 933 kilometer bisa tersambung.

Sayangnya, di tengah euforia itu, kabar tak sedap berhembus dari Kuningan (lokasi Gedung Komisi Pemberantasan Korupsi), Jakarta Selatan, menjelang penutup tahun 2018.

KPK pada 28 Desember mencocokkan delapan orang dalam operasi tangkap tangan atau OTT. Empat orang yang ditangkap KPK merupakan pegawai Kementerian PUPR.

Malam itu juga, Menteri PUPR Basuki Hadimuljono langsung menggelar jumpa pers. Dia mengaku sangat terkejut atas peristiwa yang melibatkan anak buahnya.

"Ini sangat menyedihkan. Kami diamanahi untuk membangun infrastruktur, tetapi ternyata anggota saya ada yang melakukan hal itu," katanya.

Dua hari berselang, KPK melansir identitas delapan orang yang telah dididik.

Empat orang merupakan pejabat di lingkungan Kementerian PUPR. Mereka adalah Kepala Satuan Kerja (Satker) SPAM (Sistem Penyediaan Air Minum) Strategis Anggat Simanemare, Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) SPAM Katu-

► Kementerian PUPR juga tengah mengkaji untuk memutuskan kontrak pekerjaan dengan penyedia jasa yang diduga terlibat kasus penyuapan.

lampa Meina Waro Kustinah, Kepala Satker SPAM Darurat Teuku Moch Nazar, dan PPK SPAM Toba 1 Donny Sofyan Arifin.

Sementara itu, empat orang lain yang turut ditangkap berasal dari kalangan swasta yang diduga memberi suap.

Mereka adalah Direktur Utama PT Wijaya Kusuma Emindo (WKE) Budi Suharto, Direktur WKE Lily Sundarsih, dua Direktur PT Tashida Sejahtera Perkasa Iren Irma dan Yuliana Enganita Dibyo.

Berdasarkan keterangan KPK, empat pejabat PUPR diduga menerima suap untuk mengatur lelang proyek pembangunan SPAM Tahun Anggaran 2017—2018 di Umbulan 3 Pasuruan, Lampung, Toba 1, Katulampa, dan Donggala. Empat pejabat ini masing-masing diduga menerima suap berkisar Rp170 juta hingga Rp2,90 miliar.

PENANGANAN DARURAT

Pada proyek SPAM di Donggala inilah perangai tersangka membuat geram KPK—serta masyarakat. Pasalnya, proyek pengadaan SPAM itu ditujukan untuk penanganan darurat pascabencana gempa dan tsunami.

"KPK mengancam keras dan sangat prihatin karena dugaan suap ini salah satunya terkait dengan proyek pembangunan SPAM di daerah bencana di Donggala, Palu, Sulawesi Tengah yang baru saja terkena bencana tsunami September lalu," ujar Komisioner KPK Saut Situmorang.

Terkait dengan kasus ini, Kementerian PUPR meny-

rabkan proses hukum kepada KPK dan segera melakukan penggantian pejabat untuk memastikan pembangunan infrastruktur tetap berjalan. Kementerian itu juga tengah mengkaji untuk memutuskan kontrak pekerjaan dengan penyedia jasa yang diduga terlibat kasus penyuapan.

Kementerian PUPR menjadi salah satu kementerian dengan anggaran terbesar. Belanja infrastruktur Kementerian PUPR dalam periode 2014—2018 berkisar Rp80 triliun—Rp100 triliun per tahun.

Basuki menerangkan bahwa saban tahun jumlah paket pekerjaan yang dilelang oleh kementerian yang dipinpinnya mencapai 10.000 paket hingga 11.000 paket. Ada 1.165 paket dan 2.904 PPK di seluruh Indonesia yang menjadi penanggung jawab belanja paket tersebut.

Adapun, pelaksanaan lelang dilakukan oleh 888 kelompok kerja (pokja) dengan anggota 2.483 orang.

Anggaran besar dengan jumlah paket yang banyak tentu saja seperti buah raman yang menggurjak menjadi bancakan.

Basuki menyadari bahwa pengadaan barang dan jasa menjadi tempat yang rawan bagi terjadinya praktik korupsi. Untuk mencegah terjadinya praktik suap, Basuki menyebutkan bahwa pengawasan dibuat berlapis.

Dari sisi internal, inspektorat jenderal memberi pendampingan dan pengawasan. Hal serupa juga dilakukan institusi dari luar, mulai dari Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah (LKPP), Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP), dan Tim Pengawal dan Pengamanan Pemerintah dan Pembangunan di Pusat dan Daerah (TP4P/D) Kejaksanaan.

Salah satu indikator dalam keberhasilan dalam pengendalian internal yaitu opini Wajar Tanpa Pengecualian dari Badan Pemeriksa Keuangan (BPK).

Berdasarkan catatan *Bisnis*, Kementerian PUPR merupakan satu dari 80 kementerian/lembaga yang mendapat opini WTP atas laporan keuangan 2017.

Akan tetapi, seketat apapun sistem yang dibangun, kebocoran tetap bisa terjadi selama masih ada niat dan kesempatan. "Saya meminimalisasi dengan sistem ini, tetapi masih ada yang niat, masih bisa terjadi.

Niat orang kan kita eraguk mengerti," tutur Basuki.

Benar belaka ujaran Bang Napi. "Kejahatan tidak hanya terjadi karena ada niat dari pelaku, tetapi juga karena ada kesempatan!" ■



Ilustrasi: Rizki Nugraha

Judul	Berita Foto	Tanggal	Rabu, 2 Januari 2019
Media	Bisnis Indonesia (halaman 20)		
Resume	Proyek Jalan Tol ruas Probolinggo-Banyuwangi dalam tahap konstruksi		

► **RUAS PROBOLINGGO-BANYUWANGI**



Bisnis/Firman Wibowo

Foto aerial
proyek jalan tol ruas Probolinggo-Banyuwangi dalam tahap konstruksi di Desa Wringinanom, Probolinggo, Jawa Timur, Senin (31/12). Ruas tersebut merupakan bagian dari jalan tol Trans-Jawa yang telah diresmikan pengoperasiannya oleh Presiden Joko Widodo beberapa waktu lalu.